Opłata pocztowa niszczona ryczałtem.

DZIENNIK URZĘDOWY

MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Rok XX | Warszawa, 13 kwietnia 1938 r. | Nr 29.

SPIS TREŚCI:

CZĘŚĆ A.

DZIAŁ RUCHU KOLEJOWEGO.

274.

Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 1 kwietnia 1938 r. w sprawie zmian w Przepisach Ruchu nr R 1.

Zarządzam wprowadzenie niżej podanych zmian w Przepisach Ruchu nr R 1 z ważnością od dnia ogłoszenia:

1) **na str. 99 w § 41 umieścić nowy ust. (4) treści następującej:**

„(4) Jeżeli zajdzie konieczna potrzeba przyjęcia pociągu, mającego w rozkładzie jazdy wyznaczony postój na danej stacji lub mijance, na tor inny niż przewidziany w rozkładzie jazdy tego pociągu (w regulaminie stacyjnym, § 38 ust. (1)), a nie zdążono o tym zawiadomić drużyny pociągowej (§ 53 ust. (3) pkt. 1)),

to po nastawieniu semaforu wjazdowego na sygnał „Wolna droga", zwrotniczy (nastawniczy) posterunku wjazdowego powinien dawać zbliżającemu się pociągowi sygnał ręczny „Naprzód".

2) **Numerację obecnego ust. (4) § 41 zmienić na (5).**

3) **Na str. 99 umieścić nowy ustęp (6) § 41.**

„(6) Jeżeli pociąg, przechodzący stację lub mijankę według rozkładu jazdy bez zatrzymania, ma być przepuszczony po torze innym niż wyznaczony w rozkładzie jazdy tego pociągu (w regulaminie stacyjnym § 38 ust. (1)), o czym nie zdążono zawiadomić drużyny pociągowej (§ 53 ust. (3) pkt 1), to sygnał „Wolna droga' należy dać na semaforze wjazdowym dopiero po zatrzymaniu pociągu przed tym semaforem. Po nastawieniu semaforu na sygnał „Wolna droga", zwrotniczy (nastawniczy) posterunku wjazdowego powinien dawać zbliżającemu się pociągowi sygnał ręczny „Naprzód".

4) **Numerację ust. (5) i następnych zmienić kolejno (7) do (14).**

Na str. 182 w § 58 zamiast dotychczasowego ust. (28) umieścić nowy ust. (28) treści następującej:

5) „(28) Jeżeli na pociąg mający w rozkładzie jazdy wyznaczony postój na stacji lub mi jance dano na semaforze wjazdowym przy wjeździe na tę stację lub mijankę sygnał „Wolna droga" w kierunku innym niż wyznaczony w rozkładzie jazdy tego pociągu (§ 38 ust. (1)), a drużyna nie została o tej zmianie uprzedzona (§ 53 ust. (3 pkt 1)), to należy zmniejszyć szybkość pociągu pasażerskiego do 30 km/godz. a pociągu towarowego do 15 km/godz. i wjeżdżać do stacji ostrożnie, aby można było pociąg zatrzymać przed zwrotnicą wjazdową, jeżeli zwrotniczy (nastawniczy) nie daje sygnału „Naprzód" (§ 41 ust. (4))".

6) **Na str. 183 zamiast dotychczasowego ust. (29) umieścić nowy ust. (29) treści następującej:**

„(29) Jeżeli pociąg nie mający w rozkładzie jazdy wyznaczonego postoju na stacji lub mijance, został zatrzymany przed semaforem wjazdowym tej stacji lub mijanki, po czym dano na semaforze sygnał „Wolna droga" w kierunku innym niż oczekiwany (§ 41 ust. (6), to pociąg może ruszyć z miejsca, następnie zaś, jeżeli zwrotniczy (nastawniczy) daje sygnał „Naprzód", może wjechać na stację pomimo, że drużyna nie została zawiadomiona o zmianie toru wjazdowego (§ 53 ust. (3) pkt 1)).

Zatrzymanie pociągu przed semaforem wjazdowym i następnie danie na tym semaforze sygnału „Wolna droga" potwierdzonego przez zwrotniczego (nastawniczego), „sygnałem „Naprzód", nie wymaga w tym przypadku zatrzymania pociągu na stacji lub mijance, przewidzianego w ustępie 4 § 55, jeżeli znajdujący się na tym posterunku semafor wyjazdowy jest nastawiony na sygnał „Wolna droga" i dyżurny ruchu daje sygnał „Naprzód" stosownie do postanowień § 54 ust. (15), a na posterunku zapowiadawczym nieposiadającym semaforu wyjazdowego, jeżeli dyżurny ruchu daje sygnał „Naprzód" stosownie do postanowień § 54 ust. ((17) pkt 1); jeżeli zaś dyżurny ruchu nie daje sygnału „Naprzód", to należy w obu przypadkach pociąg zatrzymać stosownie do postanoweinia § 54 ust. (17) pkt 2).

7) **Na str. 172 dotychczasową tablicę „D' największych dozwolonych szybkości wagonów motorowych na łukach zmienić na niżej wskazaną:**

Promień łuku R w metrach	Największa dozwolona szybkość wagonu motorowego km/godz.
600	120
500	105
400	95
300	75
200	60

Zmiany podane w p. p. 1), 3), 5), 6) i 7) będą wydane w formie wklejek.

Nr R. O. II. 50/74.

275.

Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 26 października 1937 r. w sprawie wydania instrukcji o wydawaniu ostrzeżeń drużynom pociągowym (nr R 45).

§ 1. Zatwierdzam instrukcję o wydawaniu ostrzeżeń drużynom pociągowym nr R 45 wydaną w osobnej broszurze.

§ 2. Instrukcja o wydawaniu ostrzeżeń drużynom pociągowym wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Nr. R O. III. 100/16.

276.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 28 marca 1938 r. Nr 37 w sprawie układania Ściennego Rozkładu Jazdy.

Dla informacji podróżnych, zestawiają Dyrekcje rozkłady jazdy pociągów pasażerskich

w formie plakatów jako: „Ścienne Rozkłady Jazdy".

W tym celu cała sieć P. K. P. podzieloną jest na pięć Okręgów Komunikacyjnych.

Każdy z Okręgów Komunikacyjnych obejmuje pewną ilość arkuszy Ściennego Rozkładu Jazdy, które oznacza się numerami rzymskimi z dodaniem porządkowej litery alfabetu, np. Arkusz I A, I B itd.

W ten sam sposób rozkłady jazdy całej sieci P. K. P. umieszczone są na arkuszach odpowiadających właściwym Okręgom Komunikacyjnym, a mianowicie:

Okręg I — na arkuszach I A — F.
Okręg II — na arkuszach II A — D.
Okręg III — na arkuszach III A — D.
Okręg IV — na arkuszach IV A — D.
Okręg V — na arkuszach V A — D.

Ruch podmiejski warszawski na arkuszach VI A — C.

Ponadto do kompletu Ściennego Rozkładu Jazdy należy plakat Arkusz VII A — C zawierający „Ważniejsze połączenia krajowe pociągami dalekobieżnymi" oraz arkusz z orientacyjną mapą całej sieci P. K. P.

W miarę potrzeby uzupełnia się komplety okręgowe dalszymi arkuszami z dodaniem dalszej porządkowej litery alfabetu.

Ścienne Rozkłady Jazdy powinny zawierać zasadniczo dane dotyczące rozkładów jazdy pociągów pasażerskich na całej sieci P. K. P. z podziałem na ustanowione Okręgi, okresy kursowania pociągów, wagony bezpośredniej komunikacji oraz objaśnienie znaków.

I. Forma Ściennego Rozkładu Jazdy.

Każdy arkusz Ściennego Rozkładu Jazdy powinien zawierać:

1) Napis:

Polskie Koleje Państwowe

Rozkład Jazdy

Arkusz . . . (Numer Rzymski) . . Ważny od . . .

U dołu każdego arkusza napis „Przedruk tak w części jak i w całości bez pisemnego zezwolenia Ministerstwa Komunikacji zabroniony".

2) Tabele dla poszczególnych linii.

Każda Tabela ma w nagłówku zawierać numer arabski w porządku arytmetycznym i oznaczenie linii przez podanie początkowej i końcowej stacji, a przy relacjach o różnych kierunkach również nazwę ważniejszej stacji pośredniej.

Każda Tabela zawiera następujące rubryki pod nagłówkiem:

a) nazwę Dyrekcji, do której Okręgu należy odcinek danej linii, (nazwę Dyrekcji oznaczać należy miejscem jej siedziby w określeniu przymiotnikowym: Warszawska, Poznańska itd),

b) numer pociągu, oraz klasy wagonów wyrażone cyframi arabskimi np. $\frac{816}{2.3.}$ oraz oznaczenie właściwym znakiem kursowania w danym pociągu sypialnego lub restauracyjnego, wreszcie odnośniki (gwiazdki, krzyżyki, itp.) wskazujące inne objaśnienia dla danego pociągu,

c) znaki odnoszące się do terminu kursowania pociągu,

d) we właściwym rozkładzie jazdy nazwy stacji i przystanków osobowych w układzie pionowym, podane w pisowni ogłoszonej w urzędowym spisie stacji.
Obok nazw stacyj węzłowych podaje się numery tabel linij odgałęźnych, o ile numery te nie są wskazane w połączeniach, umieszczonych bezpośrednio przy danej stacji węzłowej (patrz punkt m),
Nazwę stacyj położonych na obszarze Wolnego Miasta Gdańska należy umieszczać w brzmieniu używanym przez władze gdańskie przy równoczesnym umieszczeniu obok w nawiasach nazwy polskiej, naprz.' **Danzig (Gdańsk)**
Stacje węzłowe oraz stacje ważniejsze (w większych ośrodkach) należy drukować tłustym drukiem.

e) obok nazw stacyj z lewej strony w rubryce pionowej odległość od stacji początkowej, wyrażonej w kilometrach rzeczywistych,

f) dla oznaczenia przystanków osobowych należy umieścić obok nazwy po prawe stronie w nawiasie litery (p. o.),

g) bezpośrednio przy nazwie stacji należy umieścić znak przewidziany dla restauracji lub bufetu na dworcu,

h) zależnie od układu tabeli — jedno lub dwukierunkowego — należl obok nazw stacji umieścić po stronie prawej tych nazw lub po obydwóch stronach pionowe strzałki, wskazujące kierunek, w którym należy czytać obok podane czasy jazdy, a mianowicie z lewej strony z góry na dół — zaś z prawej z dołu do góry,

i) w rubrykach właściwego rozkładu jazdy należy przy stacjach węzłowych i ważniejszych podawać czasy przyjścia i odejścia każdego pociągu, który na danej stacji ma postój. Przy staciach początkowych i niewęzłowych tylko czas odejścia — a przy stacjach końcowych tylko czas przyjścia pociągu. W przerwach między strzałkami, o których mowa w p. h), umieszcza się obok nazw stacji określenie „p" (przyjście) lub „o (odejście). Strzałki, wymienione w p. h)

zastępują określenie „o“ (odejście). Jeżeli zaś pociąg kończy bieg na stacji, obok której umieszczona jest strzałka czas podany na wprost tej stacji jest czasem przyjścia,

j) godziny odnoszące się do pociągów pośpiesznych i nagłówki tych pociągów (numery) należy drukować tłustym drukiem,

k) przejazd przez stację bez zatrzymania oznacza się pionową linią w miejscu przepisanym dla umieszczenia godzin,

l) pociąg, który nie kursuje codziennie, albo kursuje w pewnych okresach, oznacza się przez umieszczenie po lewej stronie godzin wężyka. Oprócz wężyka musi być znak lub uwaga, objaśniająca w jakich dniach lub w jakim okresie pociąg kursuje. Znaków i uwag takich nie umieszcza się jednak przy wężykach w połączeniach (patrz niżej pk. m) obok czasów przyjścia lub odejścia,

m) w górnej i w dolnej części tabeli dodaje się t. zw. „połączenia“, a mianowicie umieszcza się wyżej stacji początkowej oraz stacji końcowej danej linii ważniejsze stacje krajowe lub też zagraniczne do których dochodzą lub mają połączenia pociągi z danej tabeli. W rubrykach rozkładu jazdy podaje się odejście z tych stacyj lub przyjście do nich tychże pociągów lub pociągów z nimi skomunikowanych. Przy nazwach stacyj umieszcza się numer tabeli, zawierającej szczegółowy rozkład jazdy z odejściem lub przyjściem podanym w połączeniu.

Połączenia takie mogą być umieszczone również w środku tabeli bezpośrednio pod stacjami węzłowymi, od których odgałęziają się linie do ważniejszych ośrodków.

Wszystkie dane odnoszące się do połączeń należy oddzielić od szczegółowego rozkładu jazdy poprzecznymi liniami i drukować je drobniejszym drukiem z odróżnieniem tłustym drukiem czasów odejścia i przyjścia pociągów pośpiesznych.

Czas przyjścia i odejścia pociągów kolei zagranicznych należy podawać według czasu obowiązującego na tych kolejach, a wyrażonego według 24 godzinnego zegara,

n) każdy arkusz Ściennego Rozkładu Jazdy powinien zawierać mapkę schematyczną sieci P.K.P. danego Okręgu Komunikacyjnego,

o) u dołu tabeli należy umieścić uwagi objaśnienia znaków oraz dane dotyczące bezpośrednich wagonów, kursujących w pociągach umieszczonych w danej Tabeli.

Wyszczególnienie bezpośrednich wagonów należy układać jak następuje: U dołu właściwej tabeli napis tłustym drukiem: „Bezpośrednie wagony“. Następują relacje bezpośrednich wagonów umieszczone dla przejrzystości każda w oddzielnym wierszu, a w razie braku miejsca w dwóch lub trzech rzędach w kolejności: najpierw komunikacji zagranicznej, a następnie komunikacji krajowej, w obydwu grupach ułożone w porządku alfabetycznym według stacji początkowych, a przy jednej i tej samej stacji początkowej, według stacyj końcowych. W każdym wierszu umieszcza się najpierw relację, następnie klasę, numer pociągu i wreszcie okres lub dni kursowania. Jeżeli w jednej relacji są wagony zwykłe i sypialne, należy je umieścić oddzielnie, najpierw zwykłe potem wagony sypialne.

Wagonów restauracyjnych w spisie umieszczać nie należy.

Specjalne objaśnienia „Bezpośrednie pociągi“ należy podawać w rubrykach właściwych pociągów. Przy spisie bezpośrednich wagonów w Ściennych Rozkładach Jazdy nie należy używać do poszczególnych kursów odnośników 1) 2), 3) lub też innych. Natomiast odnośniki oznaczone cyframi 1), 2), 3) w poszczególnych rubrykach pociągów mogą być stosowane przy objaśnieniach o terminach kursowania pociągu, o rewiziach celnych i paszportowych itp.,

p) na każdym arkuszu Ściennego Rozkładu Jazdy należy umieścić:

⚒	**Kursuje w dni robocze**
†	**Kursuje w dni świąteczne**
*†	**Kursuje w dni robocze przedświąteczne**
†*	**Kursuje w dni robocze poświąteczne**
§	**Kursuje w dni nauki szkolnej**
⸾	**Po lewej stronie godzin oznacza że pociąg nie kursuje codziennie, albo kursuje w pewnych okresach**
⋮	**Po lewej stronie godzin pociąg ze specjalną dopłatą**
⸾	**Pociąg jedzie inną drogą**
🛏	**Wagon sypialny**
N	**Wagon z miejscówkami**
✕	**Wagon restauracyjny lub restauracja na dworcu**
🍷	**Bufet na dworcu lub w pociągu**
🏛	**Rewizja celna i paszportowa**
- - -	**Znak przesiadania**
......	**Znak zmiany numeracji pociągu**

L. **Pociąg luksusowy**
Mt.E **Pociąg motorowy ekspresowy**
Mt. **Pociąg motorowy**
Komunikacja samolotowa
Połączenie okrętowe
Połączenie autobusowe P. K. P.
| **Pociąg się nie zatrzymuje**
p **Przyjście**
o **Odejście**
(p. o.) **Przystanek osobowy**
Tłusty druk oznacza pociągi pośpieszne
Zwykły druk oznacza pociągi osobowe i mieszane

r) linie wąskotorowe należy w Ściennych Razkładach Jazdy odróżnić od normalnotorowych przez dodanie ponieżj nazwy linii napisu: „Linia wąskotorowa".

II. Postanowienia ogólne.

1) Ścienne Rozkłady Jazdy należy drukować na papierze koloru białego.

2) Wymiary poszczególnych arkuszy nie mogą przekraczać formatu 100 cm wysokości 70 cm szerokości.

3) Drukowanie Ściennego Rozkładu Jazdy powinno być ukończone w takim terminie, aby rozkłady te na 10 dni przed wejściem w życie rozkładu jazdy znajdowały się u zawiadowców stacji, dyżurnych ruchu i informatorów.

4) Nie wolno wywieszać na stacjach równocześnie Ściennych Rozkładów Jazdy ważnych w danej chwili i Rozkładów Jazdy mających dopiero w przyszłości obowiązywać.

5) O pojaweniu się nowego rozkładu jazdy należy zawiadomić publiczność ogłoszeniami w prasie.

6)Tracące moc Ścienne Rokłady Jazdy należy w przeddzień zmiany zastąpić nowymi i to po odejściu ostatniego pociągu według poprzedniego rozkładu jazdy.

7) Każda stacja i przystanek powinny we właściwym arkuszu podkreślić czerwonym ołówkiem dane odnoszące się do niej.

8) Wszystkie zarządzone zmiany i poprawki powinny być zawsze na czas przeprowadzone.

9) Ścienne Rozkłady Jazdy powinny być rozmieszczone na stacjach i przystankach osobowych w ten sposób, żeby publiczność mogła z nich korzystać, uwzględniając wysokość ich umieszczenia, właściwe miejsce, oświetlenie itp.

10) Większe stacje węzłowe należy obdzielać plakatami wszystkich Okręgów Komunikacyjnych, mniejsze stacje węzłowe lub większe pośrednie wszystkimi arkuszami własnego Okręgu i stosownie do potrzeby pewnymi arkuszami Okręgów sąsiednich.

Małe stacje i przystanki należy obdzielać zasadniczo tylko pojedyńczymi arkuszami własnego Okręgu.

Komplet Arkusza VII należy rozwieszać na wszystkich stacjach i przystankach w lokalach i miejscach właściwych.

Powyższe wskazówki mają być podstawą przy obliczaniu nakładu ilości egzempalrzy przez poszczególne D.O.K.P.

11. Ustanawia się następujące okresy ważności rozkładu jazdy:

I) okres letni od 15 maja do pierwszej soboty października,

II) okres zimowy od pierwszej niedzieli października do 14 maja następnego roku.

Ścienne rozkłady jazdy należy wydawać zasadniczo raz do roku t.j. przy letniej zmianie rozkładu jazdy w miesiącu maju każdego roku.

W tym okresie Dyrekcje wydawać będą dwa zarysy, t.j. zarys I, zarys II i ostateczny oraz właściwe plakaty.

Na okres zimowy tak zarys I i ostateczny jak i plakat nie będą w całości przedrukowane, a uzupełniane nalepkami lub ręcznymi poprawkami.

Jeżeli zajdzie konieczność wydrukowania w okresie zimowym całych arkuszy zarysu i plakatu, to zadecyduje o tym Ministerstwo Komunikacji.

12. Zarys I do letniego rozkładu jazdy wysyłają Dyrekcje do dnia 25 lutego, zaś zarys II i ostateczny do dnia 25 marca każdego roku.

Zarys I i ostateczny do zimowego rozkładu jazdy wysyłają Dyrekcje do dnia 1 września każdego roku.

Powyższe terminy mogą być zmienione tylko za zgodą Ministerstwa Komunikacji.

Zarys I Ściennego Rozkładu Jazdy uważać należy za ostateczny, musi więc on być opracowany jak najdokładniej.

Zarys II służy zasadniczo do uzupełnienia go danymi komunikacji zagranicznej. Wyjątkowo, zmiany w komunikacji krajowej mogą być wniesione do zarysu drugiego tylko za zgodą Ministerstwa Komunikacji i w każdym przypadku na umotywowany wniosek Dyrekcji.

13. Ze względów oszczędnościowych Dyrekcje powinny przeprowadzać ścisłe obliczenia wysokości nakładu poszczególnych arkuszy tak zarysów jak i właściwych plakatów ściennego rozkładu jazdy stosownie do faktycznych potrzeb tak co do ilości egzemplarzy jak i odbiorców.

W rozdzielniku zarysów, właściwych plakatów, nalepek i poprawek należy poza zapotrzebowaniem wewnętrznym poszczególnych D.O.K.P. uwzględnić bezpłatny przydział tych podręczników: Zarządowi Francusko-Polskiego Towarzystwa Kolejowego, wszystkim zarządom kolei zagranicznych, Ministerstwu Poczt i Telegrafów. Przy rozdziale zaś właściwych plakatów (bez zarysów) oraz poprawek i nalepek należy uwzględnić bezpłatny przydział i innym

adresatom zagranicznym według obowiązującego rozdzielnika oraz krajowym biurom podróży „Orbis" i „Wagons Lits-Cook".

Zarządzenie niniejsze wochodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Równocześnie tracą moc obowiązującą następujące zarządzenia:

Dz. Urz. 16/1921 r. poz. 46.
Dz. Urz. 16/1921 r. poz. 47.
Dz. Urz. 17/1921 r. poz. 54.
Dz. Urz. 9/1922 r. poz. 16.
Zarządzenie nr IV/1312/17 z 8.II. 1922 r.
Zarzadzenie nr IV/3440/12 z 10.III. 1922 r.
Dz. Urz. 5 z 1923 r. poz. 16.
Dz. Urz. 9 z 1923 r. poz. 26.
IV/7415/12 z 19.V. 1924 r.
IV/5308/12 z 4.VIII. 1926 r.
IV/18968/12 z 23.XII. 1927 r.
R. P. III/29/37 z 12.V. 1932 r.
R. P. III/29/39 z 13.V. 1932 r.
R. P. I/4/8 z 19.XI. 1932 r.
R. P. I/7/18 z 23.I. 1933 r.
R. P. I. 4/15 z 7.II. 1933 r.
R. P. I. 4/47 z 28.IV. 1933 r.
R. P. I. 7/33 z 27.III. 1935 r.
R. P. I. 7/115 z 22.X. 1935 r.

Nr R. P. I. 4/51.

277.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 28 marca 1938 r. Nr 38 w sprawie przedstawiania sprawozdań i wykazów do nowego rozkładu jazdy pociągów pasażerskich.

W związku z coroczną zmianą rozkładu jazdy w miesiącu maju Ministerstwo Komunikacji wyznacza zasadniczo dzień 1 marca każdego roku, jako termin przedstawiania do Ministerstwa Komunikacji następujących sprawozdań i wykazów:

1) zarysy graficzne nowego rozkładu jazdy pociągów pasażerskich na ostatnio wydanych wykresach jazdy.

Nowe trasy należy oznaczać grubszymi liniami atramentem czerwonym (pociągi w ruchu podmiejskim tylko te, które mają połączenia w punktach węzłowych), a zmiany wprowadzone do obowiązującego rozkładu jazdy po wydaniu wykresów — atramentem niebieskim.

W punktach węzłowych wskazać grubszymi liniami (strzałkami) trasy pociągów linii odgałęziających się;

2) uzasadnienie wyprowadzonych zmian w nowym rozkładzie jazdy pociągów pasażerskich;

3) wykaz godzin przyjścia i odejścia lub przejścia wszystkich bez wyjątku pociągów pasażerskich na każdej ze stacji węzłowych w nowym rozkładzie jazdy (wzór nr 1);

4) wykaz utraconych i uzyskanych połączeń w nowym rozkładzie jazdy (wzór nr 2);

5) wykaz porównawczy największych dopuszczalnych szybkości na liniach i odcinkach D.O.K.P. w nowym i obowiązującym rozkładzie jazdy (wzór nr 3);

6) wykaz porównawczy czasów przebiegu poszczególnych pociągów pasażerskich na tych odcinkach z nowego i obowiązującego rozkładu jazdy (wzór nr 4);

7) w razie wydłużenia czasów przebiegu pociągów pasażerskich w nowym rozkładzie w porównaniu do obowiązującego rozkładu jazdy — uzasadnienie potrzeby takiego wydłużenia;

8) tablicę porównawczą ilości uzyskanych i utraconych połączeń na stacjach węzłowych oraz czasów jazdy i postojów pociągów pasażerskich na okres nowego rozkładu jazdy w porównaniu do obowiązującego rozkładu jazdy (wzór nr 5);

9) wykaz odcinków i nr nr kursujących na tych odcinkach pociągów towarowych z przewozem podróżnych, z podaniem ustalonego obciążenia pociągów towarowych danego odcinka oraz oddzielnie obciążenia rzeczywistego stosowanego w obowiązującym rozkładzie jazdy dla przewozów towarowych i oddzielnie dla przewozów pasażerskich (wzór nr 6).

Zarządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Równocześnie tracą moc obowiązującą następujące zarządzenia:

Nr R. P. II. 21/1 z dnia 17.I. 1933 r.
Nr R. P. II. 21/53 z dnia 23.XII. 1933 r.
Nr R. P. II. 21/2 z dnia 11/II. 1935 r.
Nr R. P. II. 21/1 z dnia 13/I. 1936 r.

Nr R. P. II 21/23.

Załącznik 1 do okólnika Ministerstwa Komunikacji nr 38.

WYKAZ

godzin przyjścia i odejścia lub przejścia wszystkich bez wyjątku pociągów pasażerskich na stacjach węzłowych w okresie 19......... 19.......... r.

Stacja węzłowa	Przyjście			Odejście		
	Nr poc.	komunikacji	Godz. i min.	Nr poc.	komunikacji	Godz. i min.

Załącznik 2 do okólnika Ministerstwa Komunikacji nr 38.

WYKAZ

utraconych i uzyskanych połączeń na stacjach węzłowych w okresie 19........../19.......... r.

Nazwa stacji węzłowych	Uzyskane połączenia		Utracone połączenia		Uwagi
	z pociągu Nr	na pociąg Nr	z pociągu Nr	na pociąg Nr	

Zestawienie

Uzyskano połączeń . . . . + ...

Utracono połączeń . . . . — ....

Różnica . . + ...

— ....

Załącznik 3 do okólnika Ministerstwa Komunikacji nr 38.

WYKAZ PORÓWNAWCZY

największych dopuszczalnych szybkości na liniach i odcinkach Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w ....

w okresach 19........../19.......... i 19........../19.......... r.

Nr porządkowy	Nazwa linii	Poszczególne odcinki linii	Największa dopuszczalna szybkość km/godz. w okresie		Uwagi
			19...../..... (nowy r. j.)	19...../..... (obowiązujący r. j.)	

Załącznik 4 do okólnika Ministerstwa Komunikacji nr 38.

WYKAZ PORÓWNAWCZY

czasów przebiegu poszczególnych pociągów pasażerskich

w okresach 19....../19...... i 19....../19...... r.

Rodzaj pociągów	Nr pociągu	Na linii lub odcinku	Według rozkładu jazdy na: rok 19 / (nowy r. j.)					rok 19 / (obowiązujący r. j.)					Różnica + wydłuż. — skróc.		Wydłuż. + skróc. —
			czas jazdy		postoje	Razem		czas jazdy		postoje	Razem		w czasie jazdy	w postojach	ogólny przebieg pociągów
			g	m	m	g	m	g	m	m	g	m	m	m	m
		PRZYKŁD na rok 1936/37 1935/36													
		1) Linia Tłuszcz — Ostrołęka													
pasaż.	1749	Tłuszcz — Ostrołęka	1	42	18	2	00	1	42	18	2	00	—	—	—
"	1750	Ostrołęka — Tłuszcz	1	41	7	1	48	1	41	7	1	48	—	—	—
razem	2	—	3	23	25	33	48	4	23	25	3	48	—	—	—
		2) Linia Ostrołęka — Siedlce													
pasaż.	2721	Ostrołęka — Siedlce	2	35	20	2	55	2	35	18	2	53	—	+ 2	+ 2
"	2722	Siedlce — Ostrołęka	2	35	23	2	58	2	35	24	2	59	—	— 1	— 1
miesz. os.-tow.	2751	Ostrołęka — Siedlce	3	08	50	3	58	3	03	49	3	57	—	+ 1	+ 3
"	2752	Siedlce — Ostrołęka	2	49	33	3	22	2	44	35	3	19	+ 5	— 2	+ 3
razem	4	—	11	07	126	13	13	11	02	126	13	08	+ 5	—	+ 5
		i t d.													
		Zestawienie:													
	2	1) Linia Tłuszcz — Ostrołęka	3	23	25	3	48	3	23	25	3	48	—	—	—
	4	2) " Ostrołęka — Siedlce	11	07	126	13	13	11	02	126	13	08	+ 5	—	+ 5
razem	6		14	30	151	17	01	14	25	151	16	56	+ 5	—	+ 5
		w minutach	—	870	151	—	1021	—	865	151	—	1016	+ 5	—	+ 5

Załącznik 5 do okólnika Ministerstwa Komunikacji nr 38

TABLICA PORÓWNAWCZA

uzyskanych i utraconych połączeń na stacjach węzłowych oraz czasów jazdy i postojów poc. pasażerskich w okresach

19........./19 i 19........./19.

(nowy r. j.) (obowiązujący r. j.)

D. O. K. P.	Połączeń na stacjach węzłowych								Czas jazdy				Postoje				Razem			
	Według rozkładu jazdy na okres																			
	19..../....			19..../....			Różnica		19..../....	19..../....	Różnica		19..../....	19..../....	Różnica		19..../....	19..../....	Różnica	
	ilość pociągów	uzyskano	utracono	ilość pociągów	uzyskano	utracono	+	—			+	—			+	—			+	—
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21

UWAGA: do rubryki 2 i od 10 do 21 wł. należy wpisywać dane z wykazu wzór nr 4 (dane w rubr. 10 — 21 wykazywać w minutach);
do rubryki 3 i 4 należy wpisać dane z wykazu nr 2;
do rubryki 5, 6 i 7 należy wpisywać dane z obowiązującego rozkładu jazdy.

Załącznik 6 do okólnika Ministerstwa Komunikacji nr 38.

W Y K A Z

odcinków i Nr Nr kursujących na tych odcinkach pociągów towarowych z przewozem podróżnych z podaniem ustalonego obciążenia poc. towarowych danego odcinka oraz oddzielnie obciążenia rzeczywistego, stosowanego w r. 19........../19.......... dla przewozów towarowych i oddzielnie dla przewozów pasażerskich.

Nr	Nazwa odcinka	Nr pociągu	Rodzaj pociągu	Przepisane obciążenie pociągu w tonach	Obciążenie rzeczywiste		Uwagi
					dla przewozów towarowych	dla przewozów pasażerskich	

278.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 28 marca 1938 r. Nr 39. w sprawie sprawozdania o opóźnionych pociągach pasażerskich.

W celu unormowania kontroli biegu pociągów pasażerskich Ministerstwo Komunikacji zarządza:

1) Zasadniczą kontrolę biegu wszystkich pociągów pasażerskich powinny prowadzić Oddziały Ruchowo-Handlowe. Oddziały te w pierwszej kolejności otrzymują dane o biegu tych pociągów w drodze telefonicznej raportów codziennych zbieranych przez dyspozytorów jak również na podstawie raportów z jazdy, otrzymywanych bezpośrednio ze stacji końcowych.

Dane te komunikują Oddziały Ruchowo-Handlowe Dyrekcjom, które dla kontroli biegu pociągów pasażerskich i przeciwdziałaniu ich opóźnieniom mają prowadzić „Wykaz opóźnień" według wzoru nr 1.

Do tego wykazu wpisywać należy codziennie tylko pociągi pasażerskie opóźnione ponad 3 minuty.

O ile z wykazu wynika, że dany pociąg opóźnił się w ciągu miesiąca więcej niż 5 razy ponad 3 minuty, zalicza się go do kategorii chorych, zakłada dla niego arkusz „Analizy opóźnień" według wzoru nr 2 i bada się przyczyny opóźnień w celu wydania zarządzeń uzdrawiających jego bieg.

Wykaz opóźnień (wzór nr 1) prowadzą Dyrekcje tylko dla pociągów dalekobieżnych w swoim okręgu, natomiast Oddziały Ruchowo-Handlowe mają wykazy te prowadzić dla wszystkich pociągów pasażerskich.

Wykazy te należy przechowywać za każdy miesiąc oddzielnie w zeszytach lub teczkach przez 2 lata, aby mogły być wykorzystane dla celów statystycznych i jako materiał przy układaniu rozkładów jazdy.

Wobec konieczności specjalnego nadzoru nad ruchem podmiejskim w Węźle Warszawskim, Dyrekcja Warszawska prowadzić ma ponadto rejestrację opóźnień wszystkich pociągów pasażerskich Węzła Warszawskiego według systemu opracowanego przez Dyrekcję we własnym zakresie.

2) Dla informowania Ministerstwa Komunikacji o regularności ruchu pasażerskiego, poleca się Dyrekcjom przedstawianie raportów o przejściu pociągów pasażerskich w obrębie poszczególnych Dyrekcji.

Raporty należy przedstawiać:

a) telegraficznie,

b) pisemnie.

Raporty telegraficzne o biegu pociągów wyznaczonych przez Ministerstwo Komunikacji przesyłają codziennie bezpośrednio do Ministerstwa Komunikacji stacje wyznaczone przez Ministerstwo Komunikacji przy każdorazowej zmianie rozkładu jazdy.

W raportach telegraficznych należy do oznaczenia pociągów używać umówionych liter n. p.

Wzór tekstu raportu telegraficznego:

„ K R 2 Warszawa

Katowice poniedział dnia 31/8 a 29 d 23 f 13 k 42 m 41.

R. S. podpis"

co oznacza, że jeden z raportowanych pociągów opóźnił się 29 m, inny 23 minut itd.

Jak widać z powyższego wzoru o pociągach nieopóźnionych raportować nie należy.

Raporty telegraficzne należy przedstawiać do Ministerstwa Komunikacji za ubiegłą dobę kalendarzową od godz. 0,01 do godz. 24,00, wykazując w nich tylko opóźnienia pociągów pasażerskich ponad 5 minut. Wysyłać raporty należy w takim terminie, aby Ministerstwo Komunikacji otrzymało je najpóźniej do godz. 12-tej dnia następnego po dniu sprawozdawczym.

Wtekście telegramu, obok nazwy stacji nadającej raport, ma być podana data doby sprawozdawczej, a nie data nadania depeszy.

W przypadkach, w których w dniu sprawozdawczym nie było żadnych opóźnień, należy mimo to podać telegram z nazwą stacji i datą sprawozdawczą i słowem „nic".

Stacje Węzła Warszawskiego nie przedstawiają raportu telegraficznego do Ministerstwa Komunikacji. Natomiast D.O.K.P. Warszawa nadsyłać będzie codziennie raport za ubiegłą dobę o opóźnionych, wyznaczonych przez Ministerstwo Komunikacji, pociągach pasażerskich z podaniem nr pociągu i ilość minut opóźnienia.

Na podstawie raportów telegraficznych Ministerstwo Komunikacji będzie orientowane o regularności biegu pociągów na P.K.P., a w przypadkach powtarzających się opóźnień pewnego pociągu, będzie zasięgało informacji telefonicznie.

3) Niezależnie od raportów telegraficznych. D.O.K.P powinny przedstawiać do Ministerstwa Komunikacji miesięcznie raporty o opóźnieniach pociągów pasażerskich według załączonego wzoru nr 3.

Raport ten opracowują Dyrekcje na powyższych zasadach przyjętych dla „Analizy późnień" (p. 1) t. zn., że umieszczają w nim te z pociągów, wyznaczonych przez Ministerstwo Komunikacji przy każdorazowej zmianie rozkładu jazdy, które opóźniły się w ciągu miesiąca najmniej 5 razy powyżej 3 minut.

W raporcie należy zamieszczać pociągi w porządku chronologicznym według lat i numerów pociągów, wypełniając odpowiednio rubryki raportu.

Raporty należy przedstawiać do Ministerstwa Komunikacji do dnia 5 każdego miesiąca bez koperty z adresem wypisanym na ostatniej stronie raportu.

4) W przypadkach masowych opóźnień Ministerstwo Komunikacji zarządzi doraźnie przedstawianie codziennie, aż do odwołania szczegółowych raportów o opóźnieniach według wzoru nr 4. W raporcie tym będą wpisywane tylko pociągi opóźnione w okresie sprawozdawczym.

5) Zarządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem 15.V. 1938 r., równocześnie tracą moc obowiązującą następujące zarządzenia:

Nr IV/68/17 z dnia 13.I. 1922 r. ogłoszone w Dz. U. M. K. nr 4/22, poz. 10.

Nr IV/574/17 z dnia 17.I. 1922 r.
Nr IV/574/17 z dnia 31.I. 1922 r.
Nr IV/2-2881/31 z dnia 20.IV. 1931 r.
Nr IV/2-7348/31 z dnia 21/IX. 1931 r.
Nr R. P. I. 5/7 z dnia 28.III. 1933 r.
Nr R. P. I. 5/11 z dnia 22/IV. 1933 r.
Nr R. P. I. 5/32 z dnia 19.III. 1934 r.
Nr R. P. I. 5/54 z dnia 8/V 1934 r.
Nr R. P. I. 5/4 z dnia 9.V. 1935 r.
Nr R. P. I. 5/12 z dnia 7.V. 1936 r.
Nr R. P. I. 5/98 z dnia 22.XII. 1937 r.

Nr R. P. I. 5/24.

Załącznik nr 1 do okólnika Ministerstwa Komunikacji nr 39.

W Y K A Z

Opóźnionych pociągów pasażerskich w miesiącu .... 19...... r. kursujących na linii ....

Nr pociągu	D n i a																														Ilość opóźnień	Razem minut
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31		

Załącznik nr 2 do okólnika Ministerstwa Komunikacji nr 39

Analiza opóźnień pociągu pasażerskiego nr .... w miesiącu .... 193 ... r.

Data	Wyszczególnienie ilości minut opóźnienia w zależności od niżej											
				Ruch					Mecha			
	Spóźnienie na stacji końcowej	Późne przyjście a) z zagranicy b) z sąsiedniej DOKP.	Późne odejście a) na zagranicę b) na sąsiednią DOKP.	Oczekiwanie na pociąg skomunikowany	Krzyżowanie i przepuszczanie	Manewry	Zatrzymanie przed semaforem	Przeciążenie składu	Niesprawność parowozu	Wydłużenie czasu jazdy	Hamulce	Zagrzanie osi
1	2	3 *)	4 *)	5	6	7	8	9	10	11	12	13

zamieszczonych czynników													Uwagi
niczny		Drogowy			Handl.Tar.								
Zepsucie się wagonu	Zepsucie się przyrządów ogrzewczych	Zarządzone zwolnienie jazdy	Roboty drogowe	Zepsucie się blokady, sygnałów	Bagaż	Natłok podróżnych	Poczta	Cło i paszporty	Wypadki i wydarzenia kolejowe	Wypadki żywiołowe i mrozy	Interwencje	Oczekiwanie na dojście pociągu poprzedniego	
14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	25	25	26	27

*) Uwaga: Pisać w ułamku.

D. O. K. P.. **Załącznik nr 3** do okólnika Ministerstwa Komunikacji nr 39.

R A P O R T

o opóźnieniach pociągów pasażerskich w miesiącu .... 193.......... r.

Data	Nr pociągu	Wyszczególnienie ilości minut opóźnienia w zależności											
					R u c h					Mecha-			
		Spóźnienie na stacji końcowej	Późne przyjście a) z zagranicy b) z sąsiedniej DOKP.	Późne odejście a) na zagranicę b) na sąsiednią DOKP.	Oczekiwanie na pociąg skomunikowany	Krzyżowanie i przepuszczanie	Manewry	Zatrzymanie przed semaforem	Przeciążenie składu	Niesprawność parowozu	Wydłużenie czasu jazdy	Hamulec	Zagrzanie osi
1	2	3	4 *)	5 *)	6	7	8	9	10	11	12	13	14
			——	——									
			——	——									

od niżej zamieszczonych czynników													U W A G I
niczny		Drogowy			Handl. Tar.								
Zepsucie się wagonu	Zepsucie się przyrządów ogrzewczych	Zarządzone zwolnienie jazdy	Roboty drogowe	Zepsucie się blokady sygnałów	Bagaż	Natłok podróżnych	Poczta	Cło i paszporty	Wypadki i wydarzenia kolejowe	Wypadki żywiołowe i mrozy	Interwencje	Oczekiwanie na dojście pociągu poprzedniego	
15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28

*) Uwaga pisać w ułamku.

P. K. P.

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych

w........................

Nr dz.................................

Załącznik nr 4 do okólnika Ministerstwa Komunikacji nr 39.

(strona 1)

Terminowe!

Do

MINISTERSTWA KOMUNIKACJI

Departament Ruchu kolejowego (IV/2)

w Warszawie

Raport o przebiegu pociągów pasażerskich

Wysłać natychmiast.

D. O. K. P.................................

(strona 2)

R A P O R T

o przebiegu pociągów pasaż. dalekob. za dzień .... 193......... r.

Nr poc.	NA LINII	Przyjście z sąsiedniej D. O. K. P. lub kolei na stację krańcową dyrekcji		opóźnienie	Odejście ze stacji krańcowej dyrekcji albo początkowej własnej dyrekcji		opóźnienie	Przyjście na stację krańcową sąsied. D. O. K. P. lub kolei		opóźnienie	Ciężar pociągu		Przyczyna opóźnienia
		w/g. rozkł.	w rzeczywistości	m.	w/g. rozkł.	w rzeczywistości	m.	w/g rozkł.	w rzeczywistości	m.	dozwolony	rzeczywisty	

DZIAŁ BUDOWY I UTRZYMANIA KOLEI.

279.

Zarządzenie Ministra Komunikacji z dn. 12 marca 1938 r. w sprawie dodatkowych sygnałów i wskaźników w Przepisach Sygnalizacji na Kolejach Polskich Nr E. 1, w związku z uruchomieniem trakcji elektrycznej na odcinkach podmiejskich węzła warszawskiego.

Niniejszym wprowadzam następujące uzupełnienia do Zarządzenia Ministra Komunikacji z dnia 12 listopada 1936 r. nr U. Z. III-144/30 (Dz. Urz. M. K. z r. 1936, nr 63, poz. 318):

1) wskaźnik 34 oznacza się jako wskaźnik 34a; treść odnośnego ustępu pozostaje bez zmiany,

2) wprowadza się nowe wskaźniki 34b i 34c, a mianowicie: „Wskaźnik 34b: oznacza, że wjazd pociągów tracji elektrycznej jest zabroniony na tor nie zelektyfikowany, odgałęziający się w prawo od toru zelektryfikowanego, patrząc w kierunku jazdy.

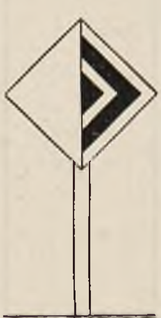
Kwadratowa tablica, ustawiona wierzchołkiem do góry, podzielona pionową przekątnią na dwa trójkąty, z których lewy jest biały, prawy zas stanowi połowę obrazu sygnałowego wskaźnika 34a.



Rysunek wskaźnika 34b.

Wskaźnik 34c: oznacza, że wjazd pociągów trakcji elektrycznej jest zabroniony na tor nie zelektryfikowany, odgałęziający się w lewo od toru zelektryfikowanego, patrząc w kierunku jazdy.

Kwadratowa tablica, ustawiona wierzchołkiem do góry, podzielona pionową przekątnią na dwa trójkąty, z których prawy jest biały.



Rysunek wskaźnika 34c.

Wskaźnik 34b lub 34c ustawia się przed zwrotnicą, od której odgałęzia się tor nie zelektryfikowany, w odległości 15 m od tej zwrotnicy."

Nr U. Z. III-44/1.

DZIAŁ ZASOBÓW KOLEJOWYCH.

280.

Okólnik Ministra Komunikacji z dnia 3 marca 1938 r. nr 40 w sprawie warunków technicznych dostawy złączek szynowych walcowanych: łubków, podkładek i łapek dla nawierzchni typu C

Ministerstwo Komunikacji wprowadza niniejszym warunki techniczne dostawy złączek szynowych walcowanych: łubków, podkładek i łapek dla nawierzchni typu C, zatwierdzone w dniu 30 grudnia 1937 r. za nr UN. V. 102/3 i oznaczone jako druk ser. Z nr 272.

Normalne warunki dostawy złączek szynowych walcowanych: łubków, podkładek i łapek ogłoszone w Dz. Urz. M. K. z 1932 r. nr 3 nie mogą mieć zastosowania do szyn typu C, wobec odmiennej ich konstrukcji i sposobu wykonania

Nr M. Z. IX. 902/29.

281.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 28 lutego 1938 r. nr 41 w sprawie zmian w okólniku o sprzedaży łomu użytkowego.

W punkcie III a okólnika Ministerstwa Komunikacji z dnia 30.XI. 1937 r. nr 294 (Dz. Urz. M. K. nr 67, poz. 584) należy skreślić liczbę i wyraz „2 tygodni", a zamiast nich wpisać „4 tygodnie".

Wpunkcie III b wymienionego okólnika należy skreślić liczbę i wyraz „4 tygodni", a wpisać „2 tygodni".

Nr MZ. 951/41/38.

282.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 10 marca 1938 r. nr 42 w sprawie uzupełnienia okólnika o sprzedaży makulatury „Osiedlu".

W związku z okólnikiem z dn. 3 grudnia 1937 r. w sprawie uzupełnienia przepisów nr F 11 (Dz. Urz. M. K. nr 67, poz. 577), w myśl którego nabywcą makulatury w postaci ode-

branych od podróżnych biletów mogą być tylko przedsiębiorstwa (np. papiernie), które zapewnią natychmiastowe przetworzenie nabytych biletów na surowiec, Ministerstwo Komunikacji uzupełnia ukólnik z dn. 6 listopada 1937 r. nr 255 (Dz. Urz. M. K. nr 56, poz. 495) w sprawie sprzedaży makulatury Komitetowi Opieki nad najbiedniejszymi mieszkańcami m. Warszawy i podmiejskich okolic „Osiedle" jak następuje:

1. w drugim ustępie po słowach „wyłącznie Komitetowi „Osiedle" należy dodać „oprócz makulatury w postaci odebranych od podróżnch biletów, których sprzedaż ma być dokonywana zgodnie z przepisami F 11",

2. w trzecim ustępie należy skreślić pozycję „1) kartowniki biletowe" a pozycje 2 i 3 powinny być oznaczone jako 1 i 2.

Równocześnie Ministerstwo Komunikacji unieważnia okólnik z dn. 2 września 1936 r. nr VI. 5918/23/26 w sprawie biletów wycofanych z użycia.

Nr MZ. X. 951/374/37.

OBWIESZCZENIE.

Zarządzeniem Pana Ministra Komunikacji z dnia 2 grudnia 1937 r. została ustalona współpraca Ministerstwa Komunikacji z Instytutem Wydawniczym „Biblioteka Polska", przy wydawaniu naukowo - pedagogicznych podręczników, obejmujących różne dziedziny służby kolejowej, pod nazwą: „Biblioteka Kolejarza".

Podręczniki „Biblioteki Kolejarza" są drukowane po uprzednim przejrzeniu rękopisów przez osoby wskazane Firmie przez Ministerstwo Komunikacji.

Nabywcza cena podręczników jest jak najbardziej pzystępna dla pracowników kolejowych.

Zarząd „Biblioteki kolejarza" mieści się przy Instytucie Wydawniczym „Biblioteka Polska", Warszawa, ul. Św-to-Jańska nr 4.

Podręczniki „Biblioteki Kolejarza" można nabyć w składnicach Firmy oraz w Administracji Wydawnictw M. K., Warszawa, ul. Chałubińskiego nr 4 i w Składnicach taryfowych poszczególnych. D.O.K.P.

Adres Redakcji:
Ministerstwo Komunikacji ul. Chałubińskiego 4, Gabinet Ministra, pokój Nr 27, tel. 552.00, wewn. 101.

Adres Administracji:
Administracja Wydawnictw Ministerstwa Komunikacji ul. Chałubińskiego 4, pokój Nr 123, II p. tel. 8.26.28. Konto czekowe PKO. Nr 30.658.

Warunki prenumeraty w kraju: rocznie zł. 8.—; półrocznie zł 4.—; kwartalnie zł 2.—; cena numeru 50 gr.

Do nabycia w Administracji Dz. Urz. M. K. lub w Administracji Dz. Zarz. D. O. K. P. Prenmeratę wpłaca się z góry przed rozpoczęciem kwartału, półrocza lub roku. Reklamacje z powodu nieotrzymania pojedynczych numerów Dz. Urz. M. K. wnosi się do właściwych urzędów pocztowych, najpóźniej 3-go dnia po otrzymaniu następnego z kolei numeru Dziennika. Reklamacji spóźnionych lub wniesionych w sposób niewłaściwy nie uwzględnia się. Za zmianę adresu opłata wynosi 50 groszy.

Cena ogłoszeń: od wiersza zł 1; za stronę zł 100.

Ogłoszenia prywatne można umieszczać tylko na luźnych kartkach dołączonych do Dziennika. Administracja Dziennika nie odpowiada za niedotrzymanie terminu ogłoszenia.

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Drukarnia Państwowa Nr 98024. 13.IV.38. 8400.